

Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) **EP 0 915 577 A2**

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
12.05.1999 Patentblatt 1999/19

(51) Int. Cl.⁶: **H04B 7/185**

(21) Anmeldenummer: **98120494.4**

(22) Anmeldetag: **29.10.1998**

(84) Benannte Vertragsstaaten:
**AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE**
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(72) Erfinder: **Bongart, Winfried**
82054 Sauerlach (DE)

(74) Vertreter:
Graf, Walter, Dipl.-Ing. et al
Mitscherlich & Partner
Patent- u. Rechtsanwälte,
Sonnenstrasse 33
80331 München (DE)

(30) Priorität: **05.11.1997 DE 19748899**

(71) Anmelder:
Rohde & Schwarz GmbH & Co. KG
D-81671 München (DE)

(54) **System zur Benutzung von Mobiltelefonen in einem Verkehrsflugzeug**

(57) Zur Benutzung von Mobiltelefonen in einem Verkehrsflugzeug, die in einem insbesondere nach dem GSM-Standard arbeitenden Zellular-Mobilfunknetz mit mehreren Basisstationen betreibbar sind und deren Sendeleistung über die Basisstationen regelbar ist, wird an Bord des Flugzeuges eine Basisstation des zugehörigen Mobilfunknetzes vorgesehen, die über eine Funkübertragungsstrecke mit dem zugehörigen bodenseitigen Mobilfunknetz verbunden ist und über welche die Senderleistung eines im Flugzeug aktivierten Mobiltelefons automatisch auf ein Minimum reduziert wird.

BEST AVAILABLE COPY

EP 0 915 577 A2

Beschreibung

[0001] Die Erfindung geht aus von einem System laut Oberbegriff des Hauptanspruches.

[0002] Die Benutzung von Mobiltelefonen (in Deutschland im allgemeinen Sprachgebrauch "Handies" genannt) ist an Bord von Verkehrsflugzeugen weltweit verboten. Erfahrungen der letzten Jahre mit kritischen Situationen und Beinahe-Abstürzen von Verkehrsflugzeugen haben gezeigt, daß Mobiltelefone wegen des benutzten Frequenzbereiches, der Modulationsart, vor allem aber wegen der relativ hohen Sendeleistung der Geräte von bis zu 2 Watt die Elektronik des Flugzeuges empfindlich stören können.

[0003] Auf der anderen Seite wird aus Sicht des Mobilfunkteilnehmers das Verbot der Benutzung seines Mobiltelefones im Flugzeug als erhebliche Einschränkung empfunden. In fast allen Bereichen des öffentlichen und privaten Lebens darf das Mobiltelefon heute uneingeschränkt benutzt werden, so z.B. zu Hause, auf der Straße, im Zug, im Bus, im Auto, im Flughafengebäude etc. Das Flugzeug ist eines der letzten Verbotsbereiche, in dem die Benutzung der Mobiltelefone dringend gewünscht wird, sofern sich dafür eine technische Möglichkeit bietet.

[0004] Digitale Mobiltelefone nach dem GSM Standard (GSM: Global System for mobile Communication), die heute den überwältigenden Anteil am Mobilfunkmarkt darstellen, benutzen den im GSM Standard festgelegten Modus. Dabei gibt die jeweilige Basisstation, mit der die Mobiltelefone über Funk in Verbindung stehen, jedem einzelnen Mobilgerät die Sendeleistung vor, mit der es senden darf, um am Empfangsort der Basisstation eine einheitliche Empfangsfeldstärke aller Teilnehmer - unabhängig von ihrer Entfernung von der Basisstation - zu gewährleisten. Die im GSM-Standard festgelegte minimale Sendeleistung der Mobilgeräte beträgt für Phase 1 13dBm entsprechend etwa 20mW und für Phase 2 5dBm entsprechend etwa 3mW.

[0005] Es ist daher Aufgabe der Erfindung, ein System aufzuzeigen, das unter voller Einhaltung der Verträglichkeitsforderungen von Verkehrsflugzeugen offiziell die Benutzung von Mobiltelefonen in Verkehrsflugzeugen erlaubt.

[0006] Diese Aufgabe wird ausgehend von einem System 11. Oberbegriff des Hauptanspruches durch dessen kennzeichnende Merkmale gelöst. Vorteilhafte Weiterbildungen ergeben sich aus den Unteransprüchen.

[0007] Gemäß der Erfindung werden durch die bordseitige Basisstation während des Fluges im Flugzeug gegebenenfalls aktivierte Mobiltelefone sofort auf ihre minimale Leistung zurückgeregelt und können damit die Sicherheit des Flugzeuges nicht mehr beeinträchtigen. Diese Sicherheit kann noch dadurch erhöht werden, daß oberhalb der Deckenverkleidung der Flugzeugkabine ein Antennensystem angebracht wird, das diese bordseitige Basisstation mit allen Sitzplätzen verbindet, so daß der Luftweg zwischen einem aktivierten Handy

von jedem Sitzplatz aus zur Basisstation nur jeweils einige Meter beträgt und die Basisstation somit mit Sicherheit auf kürzeste Entfernung erkennt und auf minimale Leistung zurückregelt. Damit ist ein kontrollierter Betrieb von Mobiltelefonen an Bord eines Verkehrsflugzeuges jeweils im Minimal-Leistungsbereich gewährleistet. Das erfindungsgemäße System kann bei allen Mobilfunknetzen angeordnet werden, die eine Leistungsregelung der Handies durch die Basisstationen vorsehen.

[0008] Aus Sicherheitsgründen kann es gemäß einer Weiterbildung der Erfindung noch von Vorteil sein, an Bord des Flugzeuges eine zusätzliche Frequenzband-Überwachungseinrichtung vorzusehen, die vorzugsweise wiederum über ein verteiltes Antennensystem mit den einzelnen Sitzplätzen direkt verbunden ist und mit welcher sofort erkannt wird, wenn von einem beschädigten oder nicht ordnungsgemäß arbeitenden Mobiltelefon eine vorbestimmte Sendeleistung überschritten wird.

[0009] Die Erfindung wird im Folgenden anhand einer schematischen Zeichnung an einem Ausführungsbeispiel näher erläutert.

[0010] Gemäß der Erfindung ist in einem Verkehrsflugzeug 1 jeweils eine Basisstation 2 für die am häufigsten verwendeten Mobilfunknetze oder eine entsprechende Multifunktions-Basisstation, die alle nach dem GSM-Standard arbeitenden Mobilfunknetze umfaßt, vorgesehen, deren Eingang mit einem in der Kabine verteilten Antennensystem 3 verbunden ist. Diese Basisstation 2 ist ferner über eine nachfolgend näher erklärte Funkübertragungsstrecke 4, 7 oder 8 mit dem zugehörigen bodenseitigen Mobilfunknetz 5 verbunden. Wenn ein Passagier auf irgendeinem der Sitzplätze sein Mobiltelefon 6 aktiviert, so wird dieser Ruf durch die diesem Sitz am nächsten benachbarte Antenne des Antennensystems 3 empfangen und der Basisstation 2 zugeleitet, die wegen der großen Nähe des Mobiltelefons 6 zur Antenne 3 das aktivierte Mobiltelefon sofort auf kleinste Sendeleistung zurückregelt. Anschließend kann dann der Benutzer des Mobiltelefons in üblicher Weise über die Basisstation einen Ruf in seinem Mobilfunknetz ausführen bzw. über die Zentrale seines Netzes mit einem damit verbundenen weltweiten öffentlichen Fernsprechnet verbunden werden.

[0011] Die bordseitige Basisstation kann beispielsweise über die nachfolgenden bekannten für Flugzeuge entwickelte Übertragungssysteme mit einer Bodenstation des Mobilfunknetzes bzw. eines weltweiten öffentlichen Fernsprech- und Kommunikationsnetzes verbunden sein:

Satellitensystem SATCOM Aero H

[0012] Für die Belange der Passagierkommunikation in Langstreckenflugzeugen entwickeltes und heute serienreifes Satellitensystem 4, das die Satelliten der INMARSAT Organisation (International Maritime Satel-

lite Organisation) nutzt.

Das System wird heute auf vielen Langstreckenflugzeugen zahlreicher Fluggesellschaften betrieben.

Terrestrial Flight Telecommunication System (TFTS)

[0013] Für die Belange der Passagierkommunikation in Kurz- und Mittelstreckenflugzeugen entwickeltes und heute serienreifes System 7 zur Direktverbindung zwischen Flugzeug und Bodenstation.

Der Betrieb von TFTS setzt eine flächendeckende Infrastruktur am Boden voraus. Eine lückenlose Abdeckung ist heute in Mittel- und Nordeuropa gewährleistet.

IRIDIUM

[0014] In der Testphase befindliches, weltumspannendes Satellitensystem 8 mit 66 in erdnahen Bahnen kreisenden Satelliten (LEO: Low Earth Orbit Satellites), bei dem erdgebundene Teilnehmer Direktkontakt mit einem Satelliten aufnehmen und weltweite Kommunikation betreiben können.

Eine Flugzeug-Bordstation ist im IRIDIUM System vorgesehen und soll Ende 1999 verfügbar sein.

[0015] Um die Sicherheit des Systems noch zu erhöhen und insbesondere auch Fälle von beschädigten oder vorsätzlich abgeänderten Mobiltelefonen oder von aus anderen Gründen nicht GSM-Standard konformen Geräten abzudecken, ist es von Vorteil, eine zusätzliche elektronische Frequenzband-Überwachungseinrichtung 9 vorzusehen, wie sie inzwischen als PED-Scanner (Portable Electronic Devices = von Passagieren mit an Bord eines Verkehrsflugzeuges gebrachte elektronische Geräte) bekannt sind. Damit kann breitbandig oder in definierten Teil-Frequenzbändern die Abstrahlung von durch Passagiere mit an Bord eines Verkehrsflugzeuges gebrachten und betriebenen Mobiltelefonen und auch anderen elektronischen Geräten, wie tragbare Computer, CD-Player, Walkman, Videokameras u.dgl. festgestellt werden. Wird eine vorher festgelegte Grenzfeldstärke überschritten, so wird dies über den PED-Scanner der Kabinenbesatzung bzw. dem Cockpit sofort mitgeteilt. Je nach Ausstattung der Frequenzband-Überwachungseinrichtung kann auf diese Weise auch die Art des Störers angezeigt werden, beispielsweise die Art des Mobilfunk-Systems, das der Störer benutzt. Über ein zugehöriges und in der Kabine verteiltes Antennensystem 10 kann gleichzeitig auch eine Ortsangabe über den Störer gewonnen werden, beispielsweise eine Mitteilung darüber, daß in Reihe 5 bis 10 der Störer zu suchen ist, da die in diesen Reihen vorgesehenen Antennen des Antennensystems die Störung erkannt haben. Die Frequenzband-Überwachungseinrichtung 9 könnte gegebenenfalls auch mit einer entsprechenden Hochfrequenz-Peileinrichtung kombiniert werden, die dann exakt das störende Mobiltelefon in der Kabine ortet.

Patentansprüche

1. System zur Benutzung von Mobiltelefonen in einem Verkehrsflugzeug, die in einem insbesondere nach dem GSM-Standard arbeitenden Zellular-Mobilfunknetz mit mehreren Basisstationen betreibbar sind und deren Sendeleistung über die Basisstationen regelbar ist,
dadurch gekennzeichnet,
daß an Bord des Flugzeuges (1) eine Basisstation (2) des zugehörigen Mobilfunknetzes vorgesehen ist, die über eine Funkübertragungsstrecke (4, 7, 8) mit dem zugehörigen bodenseitigen Mobilfunknetz (5) verbunden ist und über welche die Senderleistung eines im Flugzeug aktivierten Mobiltelefons (6) automatisch auf ein Minimum reduziert wird.
2. System nach Anspruch 1,
dadurch gekennzeichnet,
daß für jedes im Einsatzbereich des Flugzeuges übliche Mobilfunknetz an Bord des Flugzeuges eine entsprechende Basisstation vorgesehen ist, die jeweils über eine Funkübertragungsstrecke mit dem zugehörigen bodenseitigen Mobilfunknetz verbunden sind.
3. System nach Anspruch 2,
dadurch gekennzeichnet,
daß an Bord des Flugzeuges eine für die am häufigsten benutzten Mobilfunknetze geeignete Multifunktions-Basisstation vorgesehen ist.
4. System nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet,
daß die bordseitige Basisstation mit einem in der Flugzeugkabine verteilt angeordneten Antennensystem (3) verbunden ist.
5. System nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet,
daß die Funkübertragungsstrecke zwischen der bordseitigen Basisstation und dem bodenseitigen Mobilfunknetz eine Satellitenübertragungsstrecke (4, 8) ist.
6. System nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet,
daß an Bord des Flugzeuges eine zusätzliche Frequenzband-Überwachungseinrichtung (9) vorgesehen ist, mit welcher die Hochfrequenzabstrahlung von aktivierten Mobiltelefonen feststellbar und anzeigbar ist.
7. System nach Anspruch 6,
dadurch gekennzeichnet,

daß auch die Frequenzband-Überwachungseinrichtung (9) mit einem in der Flugzeugkabine verteilt angeordneten Antennensystem (10) verbunden ist, insbesondere mit dem (3) der bordseitigen Basisstation.

5

10

15

20

25

30

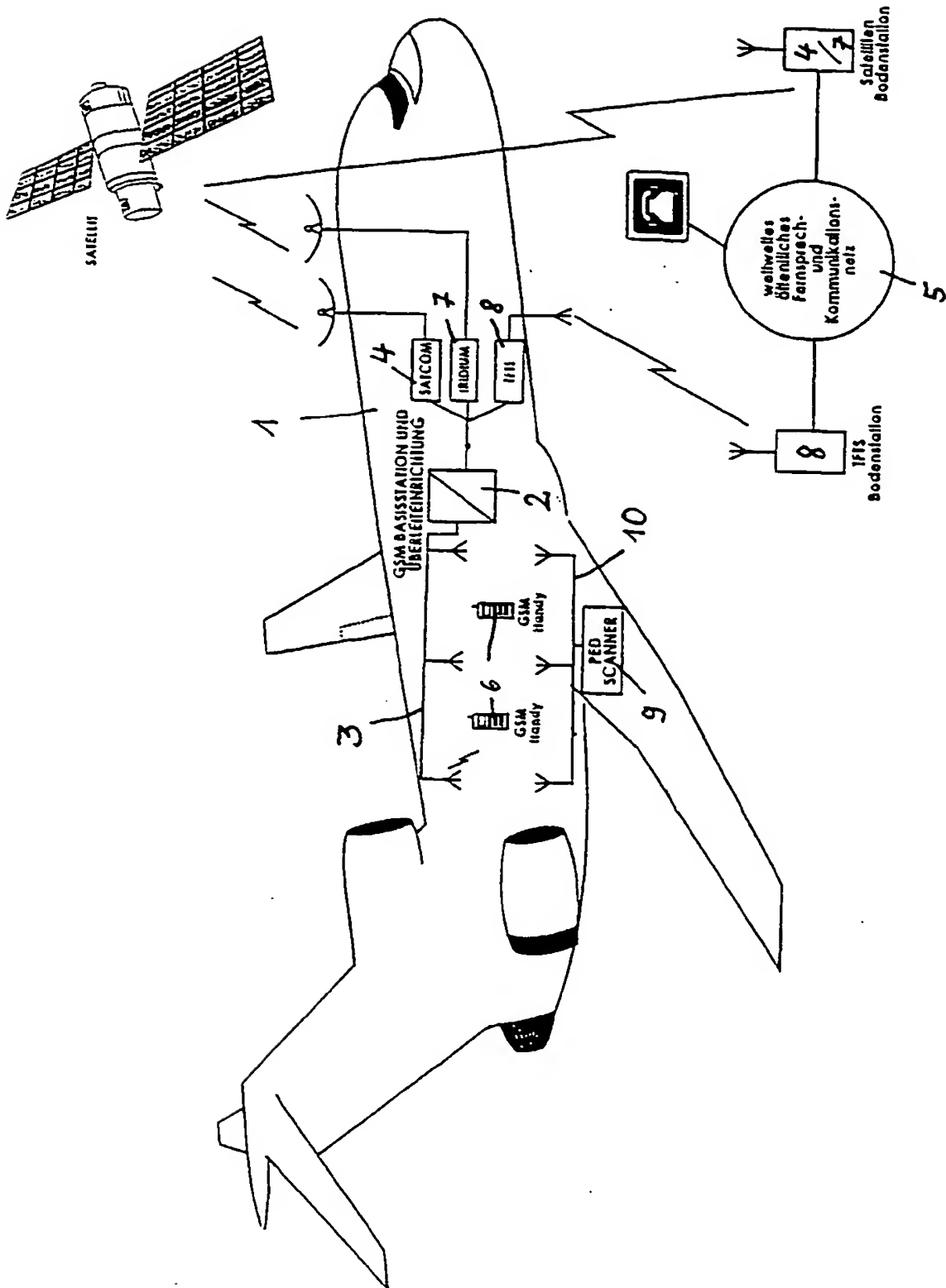
35

40

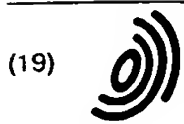
45

50

55







Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) EP 0 915 577 A3

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(88) Veröffentlichungstag A3:
08.03.2000 Patentblatt 2000/10

(51) Int. Cl.⁷: H04B 7/185

(43) Veröffentlichungstag A2:
12.05.1999 Patentblatt 1999/19

(21) Anmeldenummer: 98120494.4

(22) Anmeldetag: 29.10.1998

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(72) Erfinder: Bongart, Winfried
82054 Sauerlach (DE)

(74) Vertreter:
Graf, Walter, Dipl.-Ing. et al
Mitscherlich & Partner
Patent- u. Rechtsanwälte,
Sonnenstrasse 33
80331 München (DE)

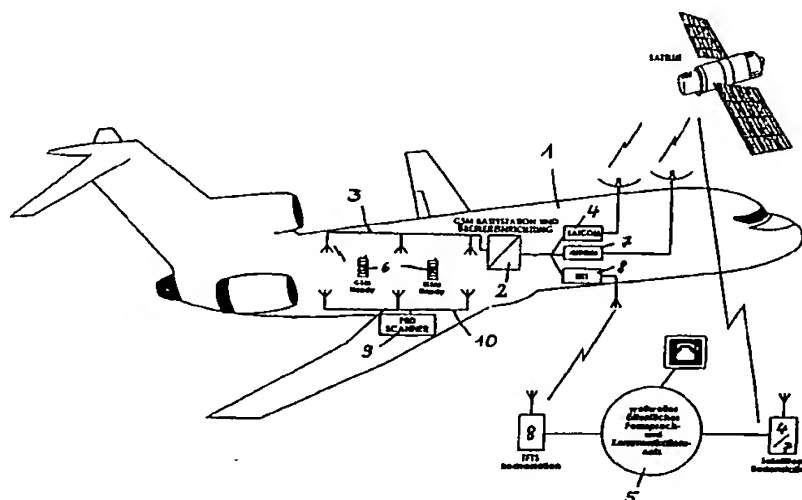
(30) Priorität: 05.11.1997 DE 19748899

(71) Anmelder:
Rohde & Schwarz GmbH & Co. KG
D-81671 München (DE)

(54) **System zur Benutzung von Mobiltelefonen in einem Verkehrsflugzeug**

(57) Zur Benutzung von Mobiltelefonen in einem Verkehrsflugzeug, die in einem insbesondere nach dem GSM-Standard arbeitenden Zellular-Mobilfunknetz mit mehreren Basisstationen betreibbar sind und deren Sendeleistung über die Basisstationen regelbar ist, wird an Bord des Flugzeuges eine Basisstation des zugehörigen Mobilfunknetzes vorgesehen, die über eine Funk-

übertragungsstrecke mit dem zugehörigen bodenseitigen Mobilfunknetz verbunden ist und über welche die Senderleistung eines im Flugzeug aktivierten Mobiltelefons automatisch auf ein Minimum reduziert wird.



EP 0 915 577 A3



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung

EP 98 12 0494

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
A	WO 96 02094 A (QUALCOMM INC) 25. Januar 1996 (1996-01-25) * Zusammenfassung * * Seite 2, Zeile 7-14 * * Seite 3, Zeile 18 - Seite 4, Zeile 7 * * Seite 5, Zeile 14-37 * * Ansprüche 4,5 *	1	H04B7/185 H04B7/005
A	WO 94 28684 A (PALMGREN CHRISTER ;NORDICTEL AB (SE); OERNEHOLM FLEMMING (SE)) 8. Dezember 1994 (1994-12-08) * Zusammenfassung * * Seite 2, Zeile 32 - Seite 3, Zeile 25 * * Seite 4, Zeile 25 - Seite 6, Zeile 37 * * Seite 8, Zeile 17 - Seite 9, Zeile 19 * * Abbildung 1 * * Ansprüche *	1	
A	CHAPMAN R H: "MOBILE POWER CONTROL BY THE BASE STATION" MOTOROLA TECHNICAL DEVELOPMENTS,US,MOTOROLA INC. SCHAUMBURG, ILLINOIS, Bd. 8, Nr. 1, Seite 18-20 XP000004074 * Seite 18, Zeile 7-18 *	1	RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.6) H04B
A	US 5 543 779 A (ASPESI MARC S ET AL) 6. August 1996 (1996-08-06) * Zusammenfassung * * Spalte 1, Zeile 5 - Spalte 2, Zeile 34 *	6,7	
A	EP 0 565 507 A (ERICSSON GE MOBILE COMMUNICAT) 13. Oktober 1993 (1993-10-13) * Zusammenfassung * * Anspruch 1 *	1	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 19. Januar 2000	
		Prüfer Dejonghe, 0	
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : Älteres Patentedokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	

EPO FORM 1503 03 82 (P04C03)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 98 12 0494

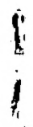
In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentedokumente angegeben.
Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

19-01-2000

Im Recherchenbericht angeführtes Patentedokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
WO 9602094 A	25-01-1996	US 5559865 A	24-09-1996
		AU 2967295 A	09-02-1996
WO 9428684 A	08-12-1994	SE 500443 C	27-06-1994
		AU 6901994 A	20-12-1994
		SE 9301784 A	27-06-1994
US 5543779 A	06-08-1996	KEINE	
EP 0565507 A	13-10-1993	AU 4280693 A	18-11-1993
		BR 9305478 A	11-10-1994
		CA 2111000 A	28-10-1993
		FI 935525 A	17-01-1994
		JP 8502151 T	05-03-1996
		NZ 252801 A	25-09-1996
		SG 50659 A	20-07-1998
		WO 9321692 A	28-10-1993
		US 5430760 A	04-07-1995

EPO FORM P046:

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82



**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ BLACK BORDERS
- ☐ IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- ☐ FADED TEXT OR DRAWING
- ☒ BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING
- ☐ SKEWED/SLANTED IMAGES
- ☐ COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS
- ☐ GRAY SCALE DOCUMENTS
- ☐ LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT
- ☐ REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY
- ☐ OTHER: _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.

THIS PAGE BLANK (USPTO)